



北九州港の現状と課題

令和2年7月21日
経済港湾委員会
港湾空港局

1 北九州港の概要（ロケーション）

アジアに近い地理的優位性

- ・ 東京と上海の中心に位置
- ・ 東京、上海まで約1,000km
- ・ 釜山まで約230km



2 北九州港の概要（広大な港湾区域と臨港地区）



3 北九州港の主要施設



① ひびきコンテナターミナル



② 小倉ROROターミナル



③ 浅野フェリーターミナル



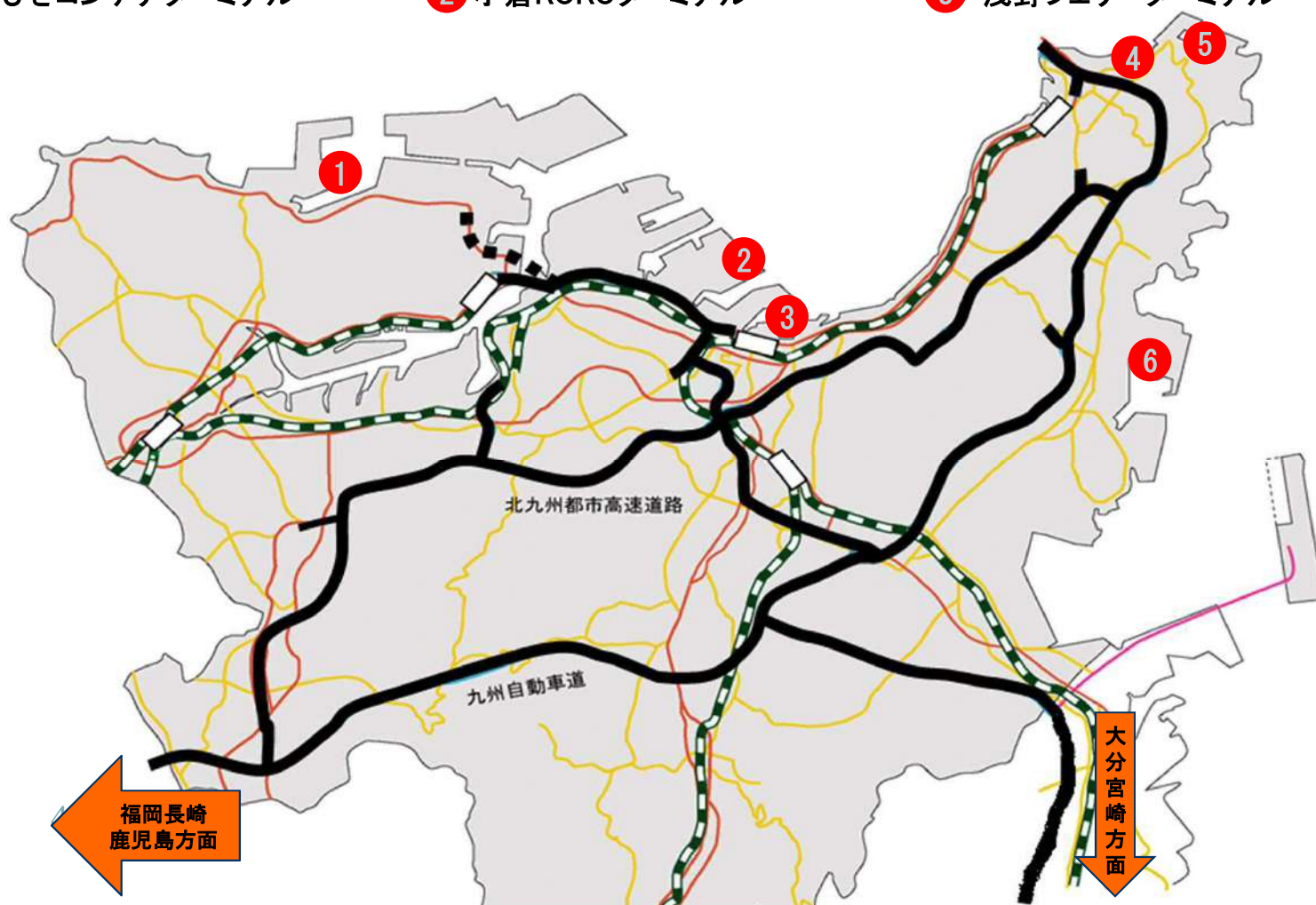
④ 田野浦ROROターミナル



⑤ 太刀浦コンテナターミナル



⑥ 新門司フェリーターミナル



4 定期コンテナ航路網

月間37航路176便の豊富な定期航路が就航
(内航船も神戸航路を中心に多数就航)



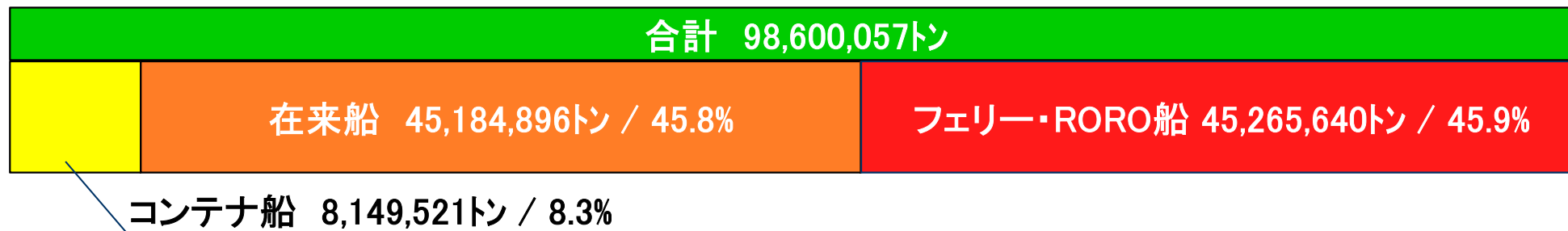
5 内航フェリー・RORO航路

番号	発 地	着 地	会 社 名	便 数
①	新門司	神 戸	阪九フェリー	毎日1
②	新門司	泉大津	阪九フェリー	毎日1
③	新門司	大阪南港	名門大洋フェリー	毎日2
④	新門司	徳島、東京	オーシャントランス	毎日1
⑤	新門司	名古屋等	トヨフジ海運・フジトランス	週 6
⑥	小倉(浅野)	松 山	松山・小倉フェリー	毎日1
⑦	小倉(日明)	沖 縄	マルエーフェリー／南西海運	週 3



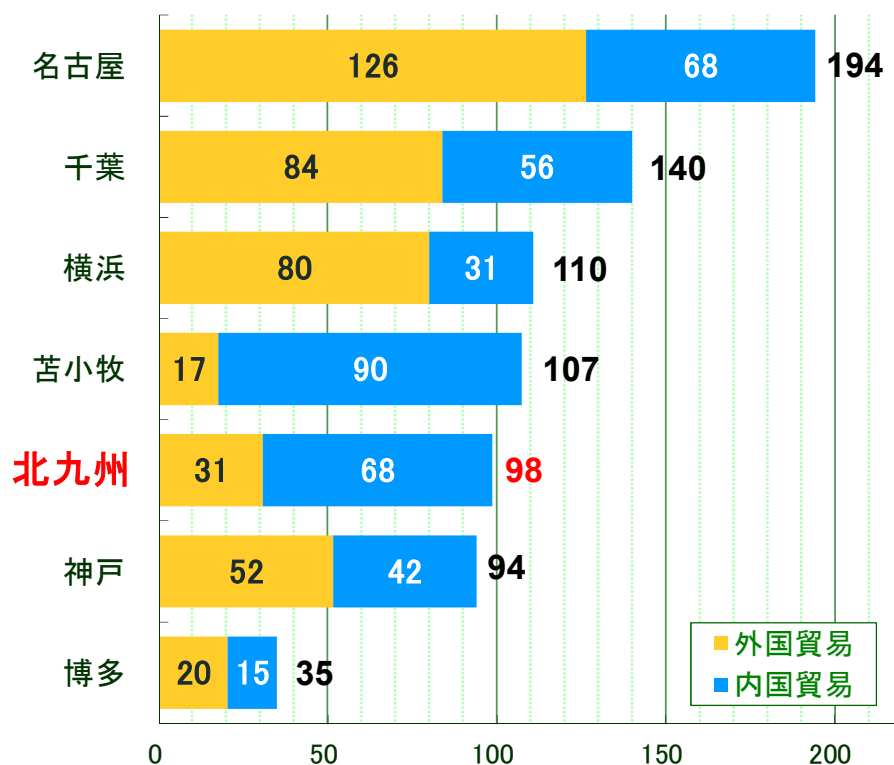
6 貨物取扱量（海上出入貨物）

輸送手段別 取扱貨物量の割合

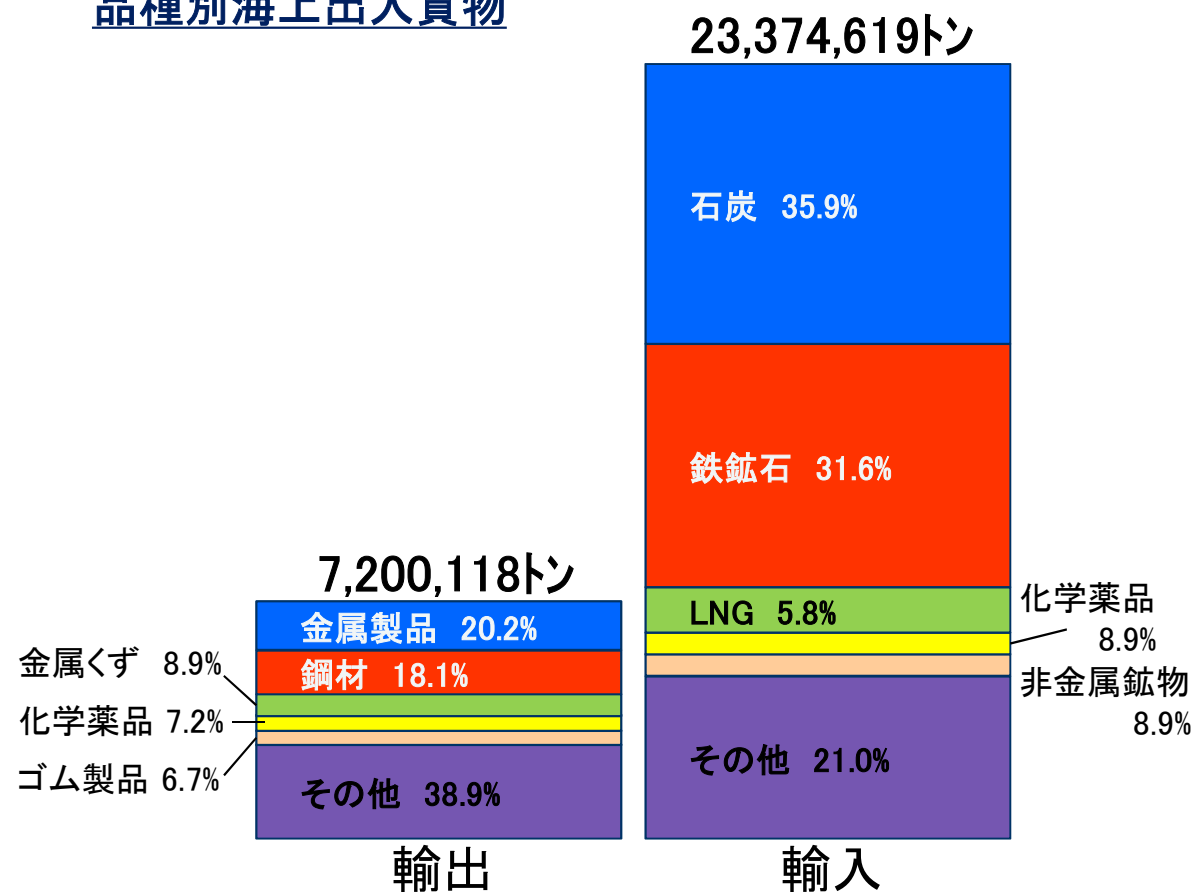


主要港の取扱貨物量

単位: 百万トン

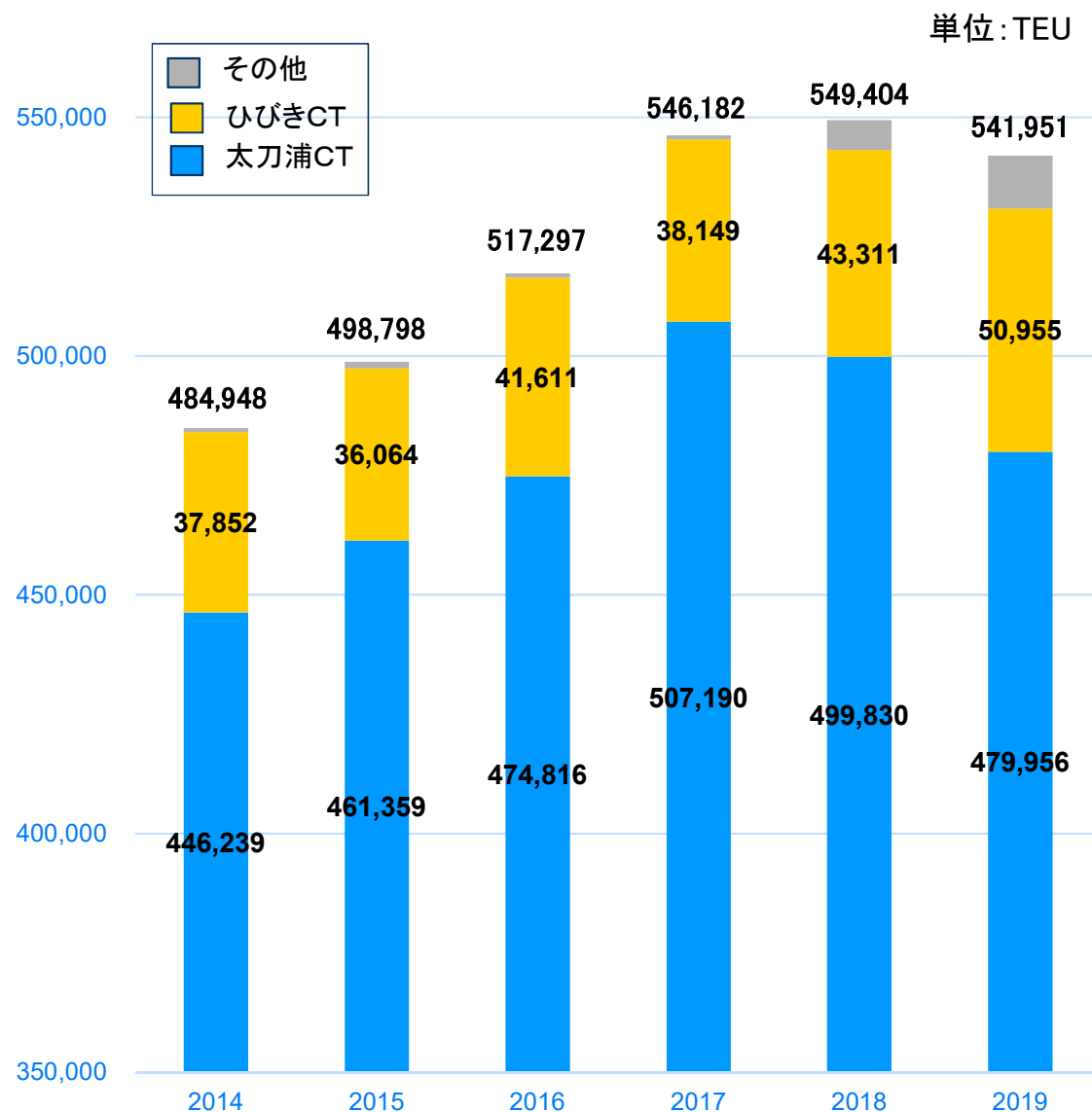


品種別海上出入貨物

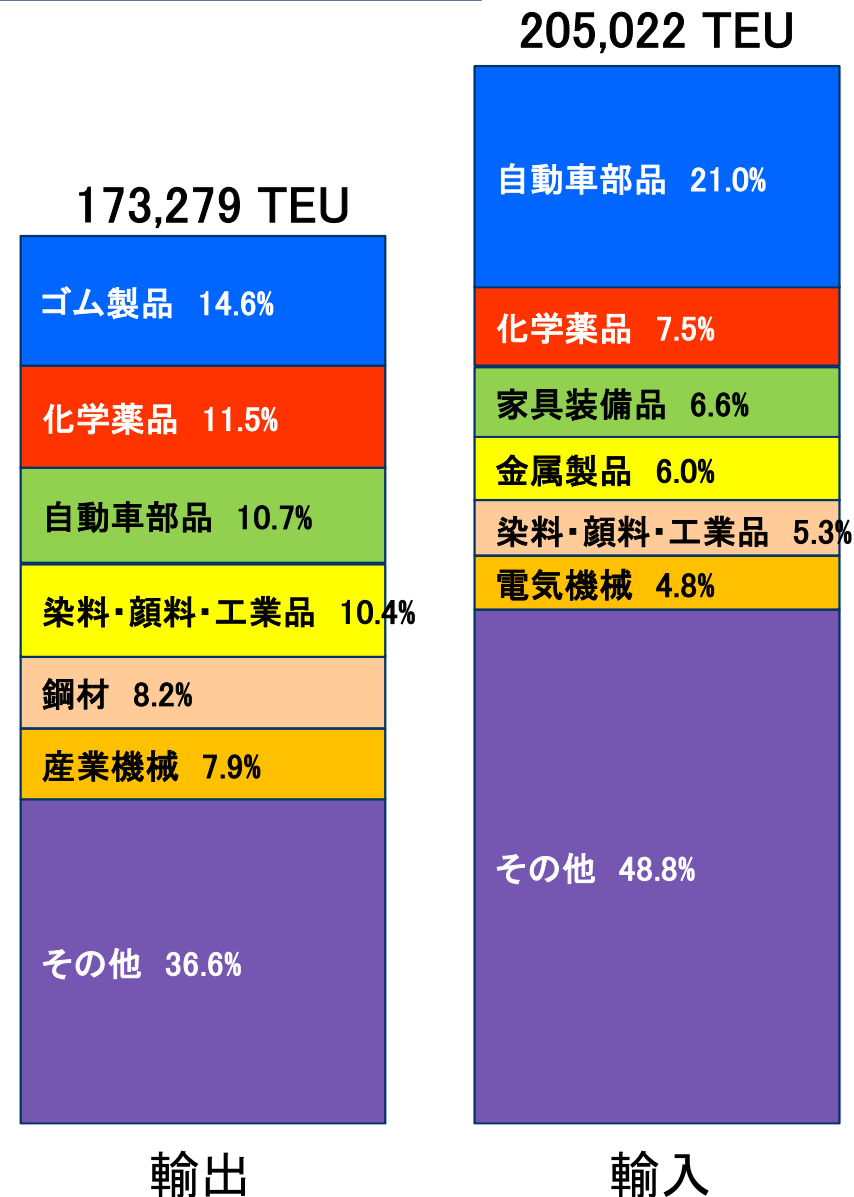


7 貨物取扱量（コンテナ貨物）

コンテナ貨物取扱貨物量の推移

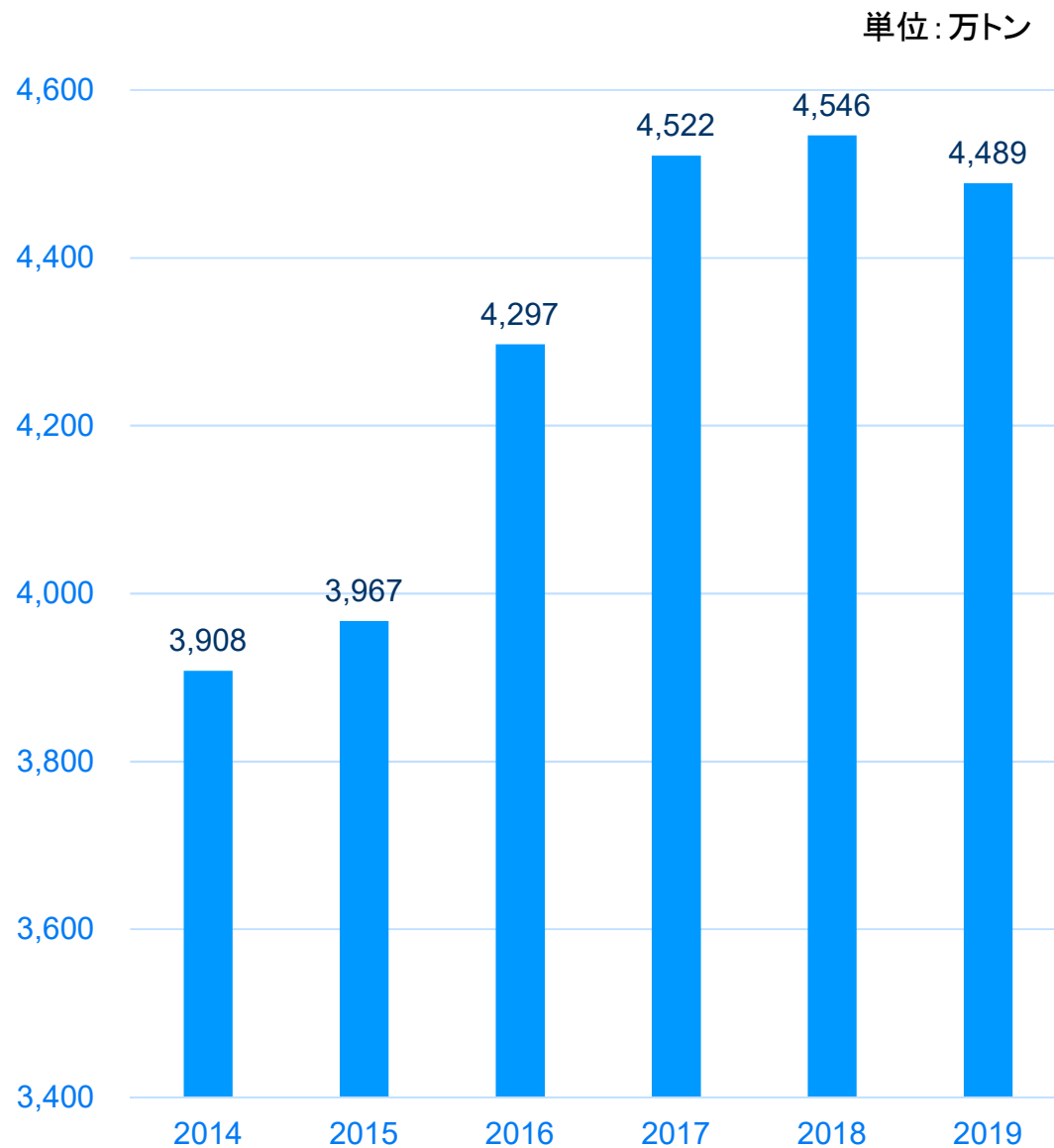


コンテナ貨物品種別割合



8 貨物取扱量（フェリー貨物）

フェリー貨物取扱貨物量の推移



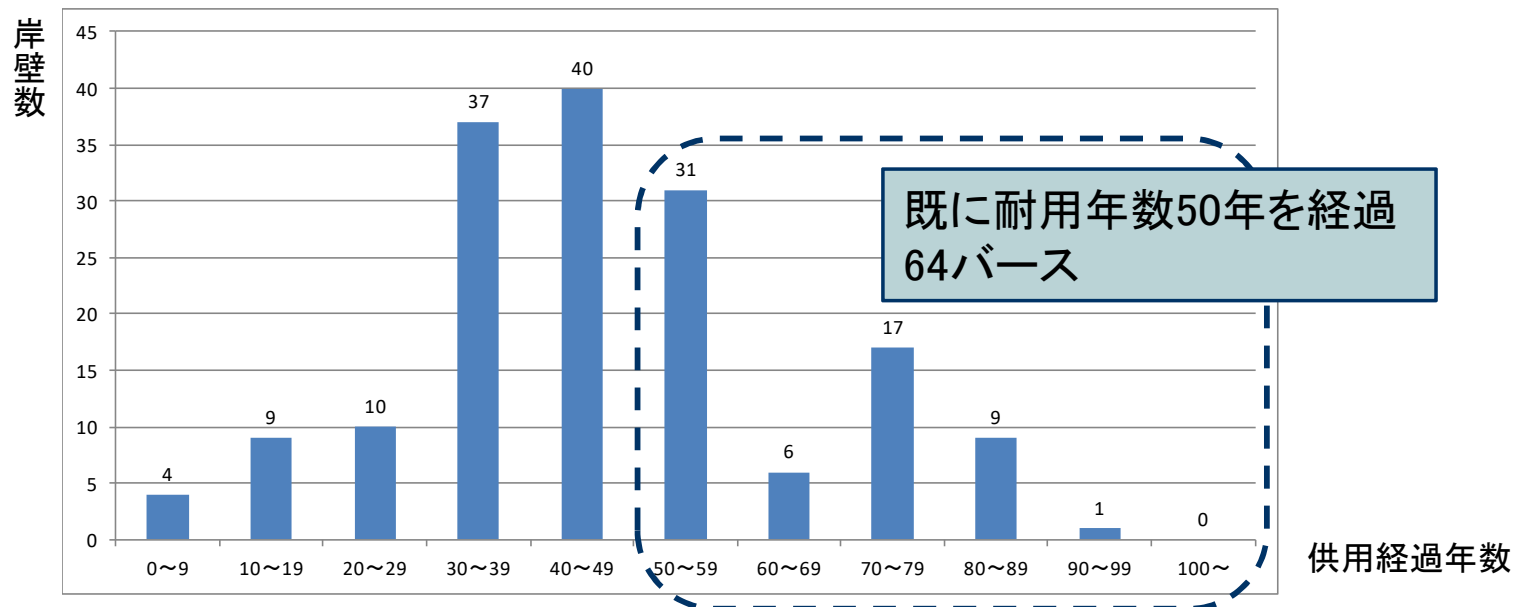
投入船舶(例)



9 北九州港の港湾施設(1) 課題

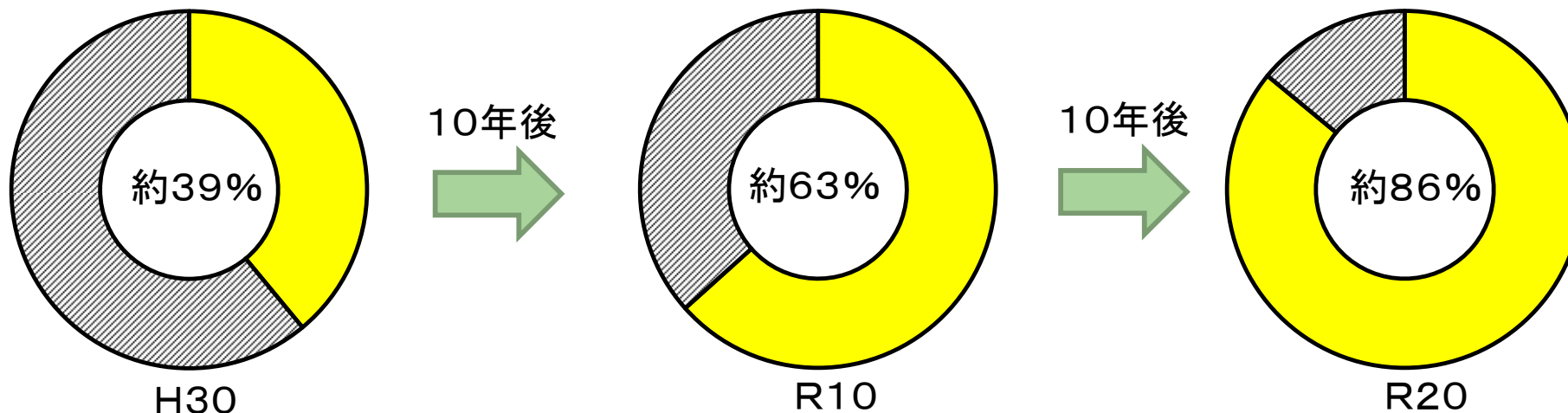
- 港湾施設の多くが高度経済成長期に整備されたため、今後、施設の老朽化が進行。
- 建設後50年以上を経過する岸壁は、約39%から、20年後には約86%に増加。

＜北九州港の岸壁数と供用経過年数(平成31年3月末現在)＞



＜岸壁数:164＞

＜供用後50年以上経過する岸壁の割合＞



10 北九州港の港湾施設（2）劣化状況

＜葛葉1号物揚場＞



埋設管劣化による空洞発生

＜田野浦臨港道路＞



大型車走行による舗装の劣化

＜門司10号岸壁＞



塩害による栈橋床版の剥離、鉄筋露出

11 北九州港の港湾施設（3）これまでの取り組み

従前から実施してきた日常点検に加え、定期点検を実施することで、施設の老朽化や劣化状況などを把握。

<点検の種別・内容>

種別	点検頻度	点検内容
日常点検	毎日～3か月に1回以上	巡回による目視確認
定期点検	5年に1回	陸上・海上からの目視確認

（※定期点検については、H26年3月「技術基準対象施設の維持に関する必要な事項を定める告示」により、点検頻度について規定。）



点検結果や利用状況などを考慮し、優先順位を決めて、改修を実施。

12 北九州港の港湾施設（4）今後の取組み

○劣化が著しく、利用度が高い施設

⇒ 計画的な改修計画を検討し、これまでの事後保全型に加え、予防保全型の維持管理を推進する。

○劣化が著しく、利用度は高いが公共性が低い施設

⇒ 民間投資の誘導による市の施設保有量の最適化を検討する。

○劣化が著しく、利用度が低い施設

⇒ 集約や再編、利用転換等を検討する。

13 太刀浦コンテナターミナル(1)

【課題】貨物量増加に伴う渋滞の発生、施設の老朽化進行

第1・第2CT ヤード舗装改修



事業期間 平成26年～令和5年度

事業費 21億円

R2年 3.7億円

対象施設

第1～第2コンテナヤード約13.9ha

効果

- ・蔵置容量 約39%増
(供用開始時比較)

第2CT チェッキングブリッジの更新



事業期間 平成29年～令和3年度

総事業費 約3億円

R2年 約1億円

対象施設

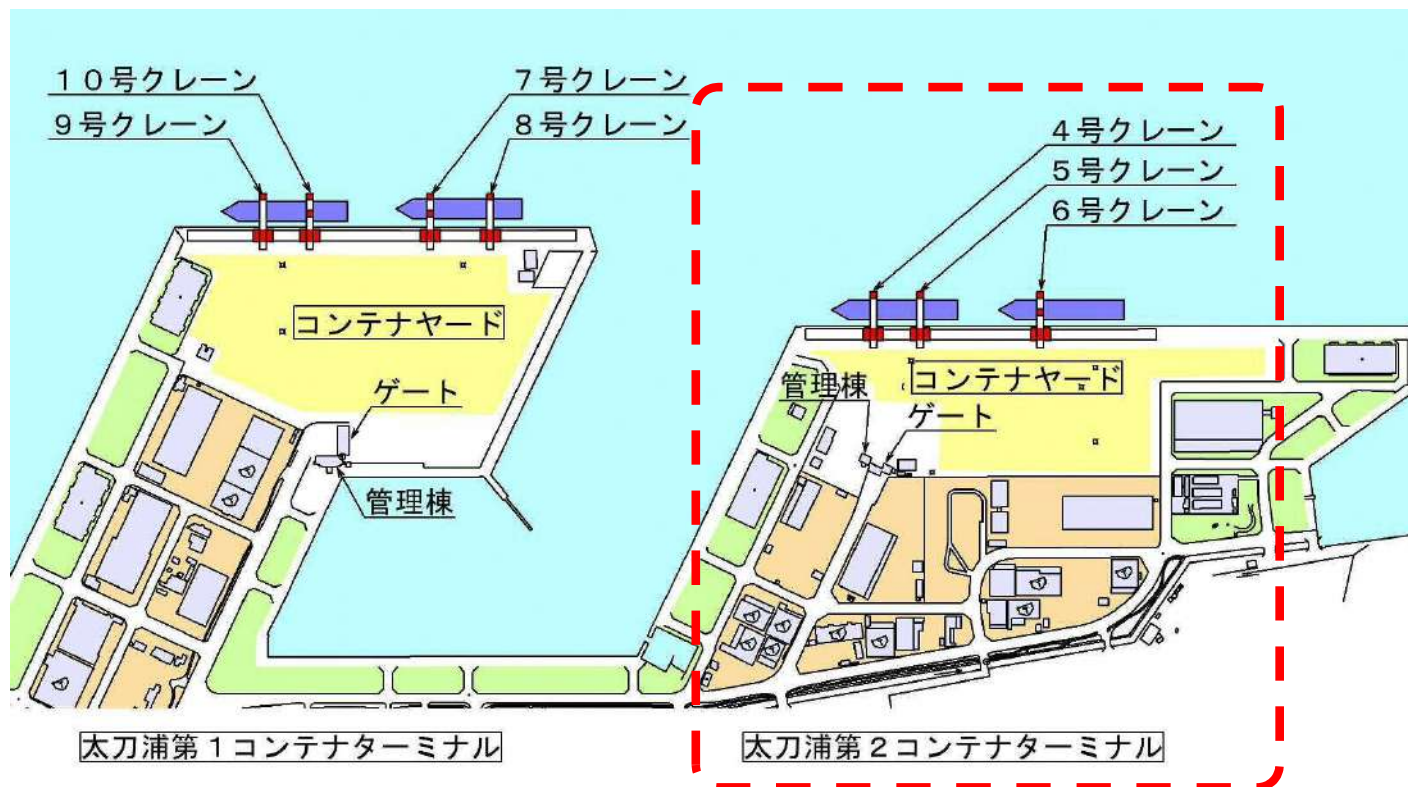
管理事務所・チェックングブリッジ

効果

- ・チェックングブリッジの更新
- ・進入レーンが1レーン増加

14 太刀浦コンテナターミナル (2)

第2コンテナターミナル ガントリークレーン更新



対象施設

- ・第2コンテナターミナル
4・5・6号クレーン

事業期間

- ・R2年 ～ R8年度

総事業費

- ・39億円(クレーン3基分)

R2年度実施計画

- ・新4号クレーン概略設計

主な効果

- ・大型船対応
(13列・3段積→5段積へ)
- ・荷役スピード向上
(32個/h→40個/hへ)

15 太刀浦コンテナターミナル (3)

上屋照明のLED化



事業期間	令和2年度
総事業費	
R2年	7000万円
対象施設	太刀浦1～5号上屋

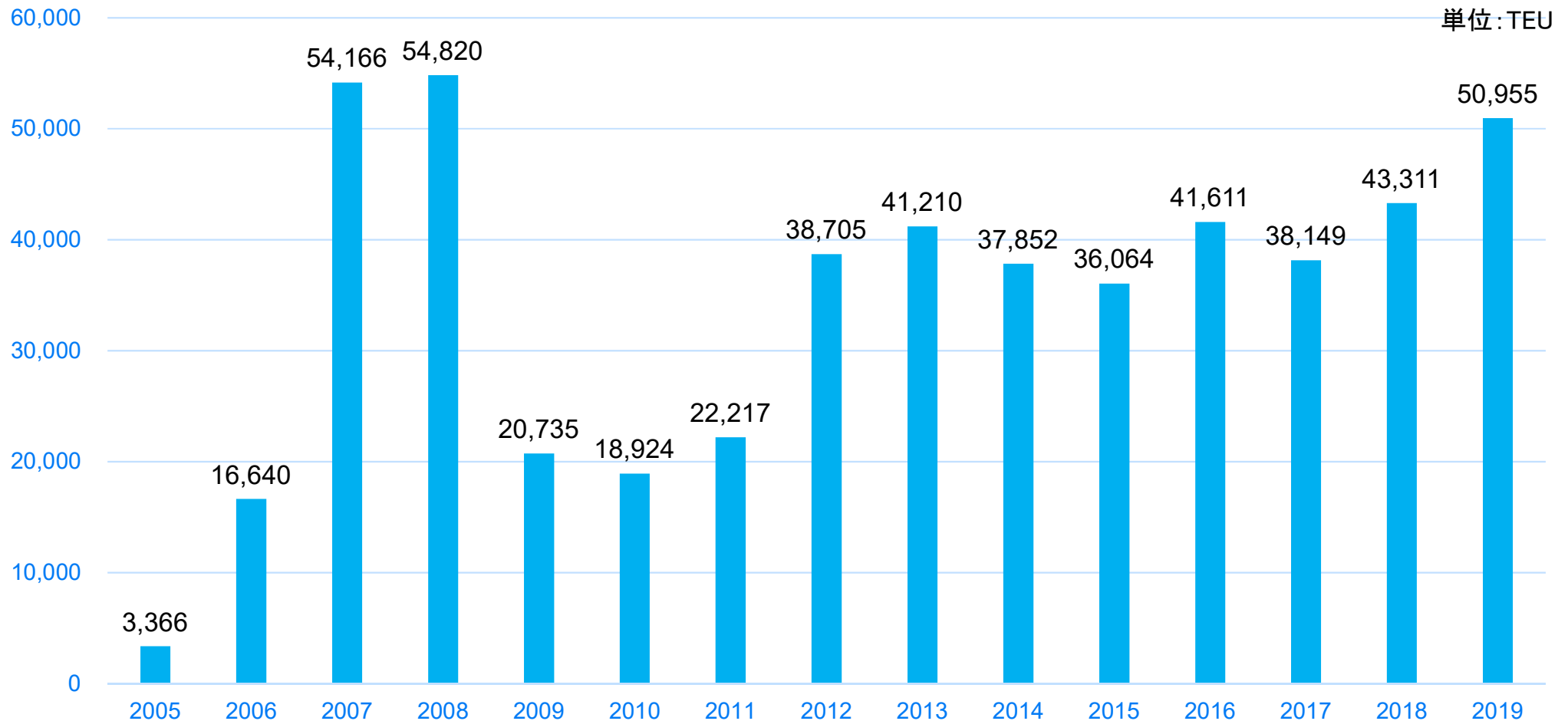
公共上屋の改修



事業期間	平成28～30年度
事業費	約4億円
対象施設	太刀浦1～3号上屋

16 ひびきコンテナターミナル(1)

コンテナ貨物取扱貨物量の推移



【課題】目標の10万TEU取扱いに向けた集貨及び創貨

17 ひびきコンテナターミナル(2)

貨物増加策

■インセンティブ（利用促進補助）

	1 新規貨物	2 転換貨物
対象ターミナル	ひびき	門司 ・ ひびき
補助対象貨物	工場の新規立地や増設等により、新たに発生したコンテナ貨物	他港を発着地として、輸出入を行っていた貨物を北九州港の利用に転換したコンテナ貨物
補助金額	■20ftコンテナ:輸出・輸入貨物ともに2,500円を補助（ひびきCT利用の輸入貨物は倍額） ■40ftコンテナ:輸出・輸入貨物ともに5,000円を補助（ひびきCT利用の輸入貨物は倍額）	
補助対象者	荷主、フォワーダー	

■集貨

- ・ 市内企業とともに隣接市町村に立地する企業に対し、ひびきCT利用のメリットを提案するなど営業を強化する。
- ・ 危険物や指定可燃物の屋外蔵置が可能という特性を活かし、中国地方の化学品や近隣に立地するバイオマス発電所の燃料等の取り込みを図る。

■創貨

- ・ 他部局と連携し、港を利用する企業の誘致を積極的に行う。
- ・ 鋼材やLNG、ジャンボタイヤなど、従来在来船で運ばれていた貨物のコンテナ化を支援する。

18 ひびきコンテナターミナル(3)

ターミナルゾーニング図



19 新門司埠頭(1)

【課題】 更なるニーズへの対応



20 新門司埠頭(2)

取組みの方向性

(1) 分譲用地の整備

東九州自動車道の開通、フェリー新造船の投入、モーダルシフトの進展等に伴い
物流事業者の集積が加速

今後も更なる立地が見込まれるため、分譲用地の造成・整備を計画的に行う。

(2) 新たな岸壁、荷捌き地等の整備

東京九州フェリーが、横須賀港との間に新規航路を開設（2021年6月就航予定）

フェリーの拠点となる岸壁、荷捌き地等を整備中



新航路の概要

- 1 1日1便デیلیー運航
- 2 運行時間 20時間30分
- 3 16,000トン級フェリー2隻体制
- 4 貨物車輸送能力 170台
- 5 新造船の投入

21 新門司埠頭(3)

取組みの方向性

(3) 外貿に対応可能なSOLAS 設備を整備

自動車物流の拠点化を推進

→ 内航航路に加え、外航航路の誘致活動を強化



ゲート



フェンス



監視カメラ



侵入防止センサー



保安照明塔



新車ヤード

18.1ha (6,000台)

輸出中古車用モータープール

①16.0ha (8,600台)

②1.8ha (600台)

③0.9ha (600台)

※今後、船舶の大型化に対応するためには、航路の浚渫(増深)が不可欠